



**VIVRE EN VILLE**  
la voie des collectivités viables

**Communiqué de presse**  
**Pour diffusion immédiate**

***DEUX POIDS, DEUX MESURES :***  
**L'ÉTALEMENT URBAIN SUBVENTIONNÉ PAR L'ÉTAT**  
**AU DÉTRIMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS**

***Nouveau rapport sur les règles de financement des transports au Québec***

**Montréal, le 5 septembre 2013** – Dans son nouveau rapport *Deux poids, deux mesures*, Vivre en Ville dénonce le déséquilibre des règles de financement des réseaux de transport au Québec. Découlant de la réforme Ryan en 1992, ces règles incitent les municipalités à miser sur le réseau routier supérieur, subventionné à 100% par le gouvernement, pour poursuivre leur développement, freinant d'autant les villes axées sur le transport en commun qui en assument l'essentiel des coûts de fonctionnement. L'organisation fait état de recommandations concrètes à l'attention du gouvernement et des municipalités québécoises pour briser le cercle vicieux de l'étalement urbain et réaffirmer le rôle majeur de l'État dans le développement des transports collectifs.

Première étude à analyser les retombées de la réforme Ryan sur les transports et la fiscalité municipale, vingt ans après sa mise en oeuvre, le rapport s'intitule *Deux poids, deux mesures. Comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain*. Il démontre comment la réforme a subventionné l'étalement urbain, a pénalisé les villes centres et celles qui font le choix du transport en commun et a encouragé le resquillage du réseau routier et autoroutier par des acteurs qui n'en assument ni les coûts de construction, ni les coûts d'entretien.

« Alors que le gouvernement du Québec élabore la prochaine Politique québécoise de mobilité durable, il est urgent de prendre conscience du bar ouvert au développement axé sur les autoroutes. Ces subventions aux municipalités, créant des routes entièrement payées par l'État, sont coûteuses sur tous les plans pour le Québec. Le gouvernement doit se repositionner en investissant substantiellement en faveur du transport en commun, et doit partager les coûts du réseau supérieur, afin d'atteindre une meilleure rationalité des investissements en infrastructures », indique Christian Savard, directeur général de Vivre en Ville.

À travers quatre recommandations majeures, soit **réaffirmer le rôle majeur de l'État dans le développement du transport en commun, augmenter substantiellement le financement du transport en commun, cesser l'augmentation de la capacité routière et freiner le resquillage sur le réseau routier supérieur**, Vivre en Ville propose de mettre fin au déséquilibre de ce système de financement.

« Nous avons besoin d'une vision pour les villes, qui soit fondée sur un autre paradigme que l'étalement, et d'une volonté politique en ce sens. C'est pour cela que Vivre en Ville propose une série de stratégies budgétaires, fiscales et réglementaires, au sein d'un partenariat qui réaffirme le rôle de l'État dans le développement du transport en commun », conclut Christian Savard.

## Recommandations de Vivre en Ville

- **Réaffirmer le rôle majeur de l'État dans le développement du transport en commun**
  - o arrimer les choix budgétaires en transport aux objectifs des grandes politiques de l'État ;
  - o réviser les programmes de soutien et les pratiques gouvernementales ;
  - o réviser le partenariat fiscal État-municipalités.
- **Augmenter substantiellement le financement du transport en commun :**
  - o rééquilibrer les investissements dans les immobilisations, afin qu'au moins 30 % du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) soient consacrés aux transports collectifs ;
  - o augmenter les revenus du Fonds Vert – finançant l'augmentation de l'offre de service – à un milliard de dollars à l'horizon 2020 ;
  - o augmenter les ressources consacrées au financement des transports collectifs.
- **Cesser l'augmentation de la capacité routière aux fins de navettage :**
  - o mettre en place un moratoire sur l'augmentation de la capacité routière ;
  - o réallouer la majeure partie des sommes consacrées au développement routier à la réfection du réseau routier existant et le développement des transports collectifs ;
  - o mettre fin à l'arbitraire en matière de dépenses de transport par une plus grande transparence des décisions, notamment en développant des critères rigoureux pour les projets de mobilité des personnes et des marchandises.
- **Freiner le resquillage du réseau routier supérieur :**
  - o mettre en place des servitudes de non-développement commercial et résidentiel aux abords du réseau routier supérieur ;
  - o imposer aux commerces situés à proximité une surtaxe à l'utilisation du réseau routier supérieur, qui sera versée au FORT ;
  - o ouvrir un chantier de réflexion sur le partage des coûts du réseau routier supérieur avec les municipalités, les promoteurs et les navetteurs.

Le rapport « Deux poids, deux mesures », de la collection *L'Index*, est disponible au :

<http://vivreenville.org/2poids2mesures>

- 30 -

## A propos de Vivre en Ville

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération. Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

## La collection L'Index

Le rapport *Deux poids, deux mesures* fait partie de la collection L'Index de Vivre en Ville qui analyse les politiques et pratiques à mettre à L'Index pour mieux construire nos bâtiments, nos rues, nos quartiers, nos agglomérations. L'Index, une collection de titres à faire circuler au grand jour.

## Source :

Philippe Cousineau Morin 514.799.1906  
philippe.cousineaumorin@vivreenville.org

## Renseignements et entrevues :

Leïla Copti 514.661.6134  
lcopti@copticom.ca